



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.29.2026
Warszawa, 25 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18692 Poseł na Sejm RP Pani Iwony Marii Kozłowskiej, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, iż w docelowym układzie Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK), Bydgoszcz pełni funkcję jednego z istotnych węzłów kolejowych północnej części kraju, zapewniającego powiązania z resztą kraju zarówno w osi północ-południe, jak i wschód-zachód. Miasto zostało uwzględnione w przebiegu Magistrali Bałtyk-Czechy, stanowiącej jeden z głównych korytarzy transportowych przewidzianych w ZSK.

Znaczenie Bydgoszczy wzmacnia również planowana budowa nowej linii kolejowej pomiędzy Gnieznem a Bydgoszczą, prowadzonej orientacyjnie przez rejon Żnina i dostosowanej do prędkości konstrukcyjnej 250 km/h. Kształt perspektywicznej sieci kolejowej przewiduje ponadto zapewnienie powiązania Bydgoszczy z kierunkiem Trójmiasta oraz rozwój połączeń w kierunku Piły, Stargardu i Szczecina, a dalej Świnoujścia. Przyjęte rozwiązania mają zatem umożliwić Bydgoszczy obsługę kilku istotnych kierunków w ruchu dalekobieżnym, a nie jedynie zapewnić dostęp do pojedynczego korytarza.

Przyjęty w programie ZSK kształt sieci nie zakłada prowadzenia głównej osi CMK Północ bezpośrednio przez Bydgoszcz. Nie oznacza to jednak sprowadzenia roli miasta wyłącznie do funkcji punktu połączonego z główną linią dodatkowym odcinkiem. Jak wskazano powyżej Bydgoszcz została uwzględniona jako istotny węzeł całego systemu kolejowego. Jednocześnie planowana nowa linia, w tym odcinek Gniezno - Bydgoszcz dostosowany do prędkości konstrukcyjnej 250 km/h oraz powiązania w kierunku północnym, pozwolą na zapewnienie integracji miasta z układem linii o wysokich parametrach technicznych oraz umożliwią realizację szybkich połączeń międzyregionalnych w kilku kierunkach. Tym

samym znaczenie Bydgoszczy w Zintegrowanej Sieci Kolejowej należy oceniać w odniesieniu do całego układu sieci, a nie wyłącznie do przebiegu CMK Północ.

Pragnę zaznaczyć, iż potrzeby transportowe, do których odnosi się koncepcja tak zwanego „Y Północnego”, zostały uwzględnione w toku prac analitycznych nad Zintegrowaną Siecią Kolejową. W wyniku przeprowadzonych analiz przyjęto jednak rozwiązanie polegające na realizacji tych funkcji za pomocą kilku wzajemnie uzupełniających się ciągów kolejowych, a nie poprzez wyznaczenie jednego korytarza Kolei Dużych Prędkości przebiegu Toruń–Bydgoszcz–Trójmiasto oraz Bydgoszcz–Piła–Stargard–Szczecin–Świnoujście.

W rekomendowanym kształcie sieci połączenie Warszawy i obszaru nowego lotniska krajowego z Włocławkiem i Toruniem zapewnia Centralna Magistrala Kolejowa Północ, natomiast Bydgoszcz została włączona do sieci Kolei Dużych Prędkości poprzez Magistralę Bałtyk-Czechy. Powiązanie Bydgoszczy i Torunia ze Szczecinem przewidziano natomiast z wykorzystaniem zmodernizowanych linii kolejowych nr 18, 403 oraz 351, prowadzących przez Piłę i Stargard, uzupełnionych o połączenie w kierunku Świnoujścia linią kolejową nr 401.

W związku z powyższym na obecnym etapie nie przewiduje się prowadzenia odrębnej, ponownej analizy całej koncepcji „Y Północnego”. Zasadnicze funkcje transportowe przypisywane tej koncepcji zostały uwzględnione w ramach prac nad ZSK poprzez rozwój układu komplementarnych linii o parametrach dostosowanych do charakteru i skali prognozowanego ruchu.

Należy podkreślić, iż docelowy układ Zintegrowanej Sieci Kolejowej został wypracowany na podstawie kompleksowych analiz obejmujących funkcjonowanie całej sieci kolejowej, a nie wyłącznie porównanie pojedynczych wariantów przebiegu poszczególnych linii. W ramach prowadzonych prac uwzględniano między innymi: potencjał popytowy, dostępność transportową, możliwość optymalizacji czasów przejazdu, spójność i efektywność układu sieciowego, uwarunkowania inwestycyjne oraz znaczenie poszczególnych korytarzy z punktu widzenia potrzeb społeczno-gospodarczych, jak i strategicznych.

Na obecnym etapie nie przewiduje się sporządzenia odrębnej analizy porównawczej dotyczącej wyłącznie wskazanych wariantów przebiegu przez północną Polskę. Rezultatem przeprowadzonych analiz jest rekomendowany kształt Zintegrowanej Sieci Kolejowej, natomiast bardziej szczegółowe analizy dla poszczególnych przedsięwzięć inwestycyjnych będą prowadzone na kolejnych etapach przygotowania, stosownie do zakresu i stopnia ich zaawansowania.

Nawiązując do pytania o kryteria, które zdecydowały o poprowadzeniu głównej planowanej trasy w kierunku Trójmiasta przez Grudziądz, informuję, że przyjęcie przebiegu głównego ciągu w kierunku Trójmiasta nie było rezultatem zastosowania pojedynczego kryterium ani oceny znaczenia jednego miasta, lecz wynikiem analizy funkcjonowania całej sieci kolejowej. W analizach uwzględniano w szczególności

możliwość uzyskania konkurencyjnych czasów przejazdu, prognozowane potoki pasażerskie, poprawę dostępności transportowej poszczególnych obszarów, spójność sieci oraz efektywność wykorzystania istniejącej i planowanej infrastruktury.

Przebieg Centralnej Magistrali Kolejowej Północ uwzględniony w ZSK umożliwia efektywne połączenie Warszawy i centralnej części kraju z Trójmiastem, przy jednoczesnym włączeniu do sieci Płocka, Włocławka, Torunia i Grudziądz. Zmiana jej przebiegu zgodnie z koncepcją „Y Północnego” wydłużyłaby istotną z punktu widzenia organizacji ruchu relację Warszawa–Trójmiasto, nie przynosząc jednocześnie dodatkowych korzyści w zakresie włączenia Bydgoszczy do sieci Kolei Dużych Prędkości.

Potrzeby transportowe Bydgoszczy zostały uwzględnione poprzez inne elementy sieci kolejowej, w tym Magistralę Bałtyk - Czechy, nową linię Gniezno - Bydgoszcz oraz powiązania miasta w kierunku Trójmiasta i Szczecina oraz Poznania czy Wrocławia. Rekomendowany układ sieci opiera się zatem na komplementarnym rozwoju kilku korytarzy, a nie na koncentracji wszystkich najważniejszych relacji na jednym ciągu.

Ponadto informuję, że Zintegrowana Sieć Kolejowa jest długoterminowym planem rozwoju sieci kolejowej, a nie harmonogramem realizacji poszczególnych inwestycji. Realizacja przedsięwzięć w ramach ZSK będzie etapowana i ujmowana w kolejnych wieloletnich programach inwestycyjnych, stosownie do dostępności finansowania oraz stopnia zaawansowania przygotowania inwestycji.

Szczegółowe trasowania będą określane na kolejnych etapach przygotowania poszczególnych przedsięwzięć inwestycyjnych w ramach prac studialnych i projektowych. Na tych etapach możliwe będzie rozpatrywanie wariantów lokalnego przebiegu linii, sposobu ich włączenia do istniejącej sieci oraz szczegółowych rozwiązań funkcjonalnych i technicznych.

Ewentualne modyfikacje szczegółowych rozwiązań powinny przy tym pozostawać zgodne z funkcją danego przedsięwzięcia oraz podstawowymi założeniami perspektywicznego układu sieci kolejowej.

Obecnie prace w ramach projektu ZSK koncentrują się na określeniu priorytetów przygotowania i realizacji przedsięwzięć wynikających z programu, dlatego nie został określony jeden wspólny termin podjęcia ostatecznych decyzji dotyczących szczegółowego przebiegu wszystkich planowanych linii w północnej Polsce.

Jednocześnie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury aktualnie podejmuje działania na rzecz poprawy oferty dalekobieżnych połączeń kolejowych dla Bydgoszczy. Obecnie liczba codziennych par pociągów PKP Intercity S.A. z Bydgoszczy charakteryzuje się corocznym wzrostem (połączeń całorocznych i sezonowych):

- RRJ 2023/2024 – 26 par, 52 pociągi;
- RRJ 2024/2025 – 27 par, 54 pociągi;
- RRJ 2025/2026 – 28 par, 56 pociągów.

W rozkładzie jazdy na rok 2026/2027 zaplanowane są dodatkowe połączenia w kierunku Warszawy, Łodzi, Trójmiasta oraz Poznania i łączna liczba pociągów PKP Intercity S.A. będzie na poziomie ponad 60 dobowo.

Wzrastająca liczba połączeń oraz mnogość kierunków zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, świadczy o dobrej ofercie przewozowej, która jest stale wzmacniana.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego